

渋滞対策

令和3年3月24日

国土交通省 関東地方整備局 甲府河川国道事務所
山梨県 県土整備部

目次

1. 委員会の検討経緯と今回の論点	.....	2
2. 短期対策を当面未実施とする箇所の検討状況	.....	5
3. ピンポイント渋滞対策の検討状況	.....	9
4. バスデータの活用方法の検討	.....	18
5. コロナ情勢に伴う交通状況分析	.....	22

1. 委員会の検討経緯と今回の論点

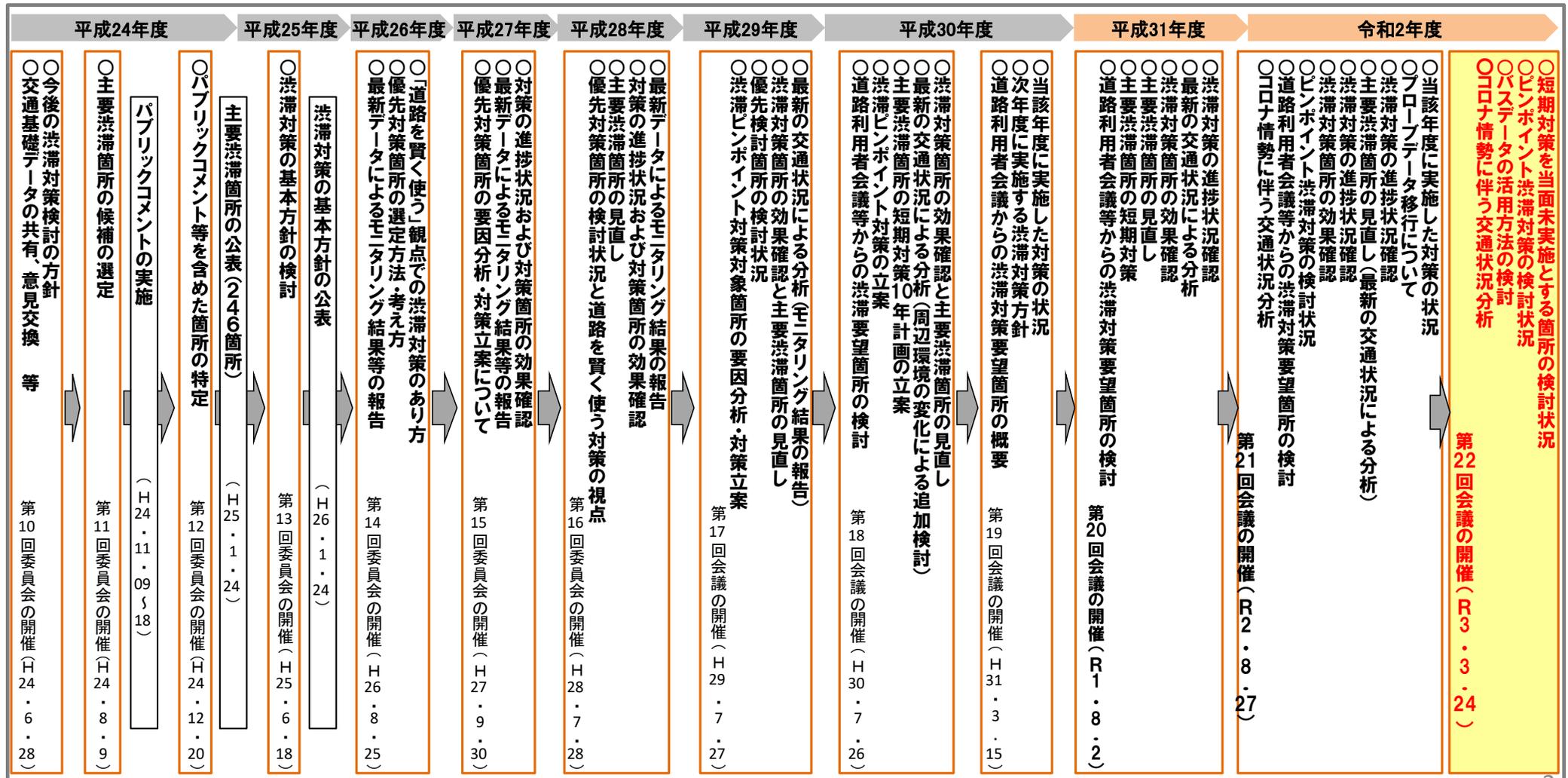
1. 委員会の検討経緯と今回の論点

1-1 これまでの検討経緯

【渋滞対策の方針】

- 「今後の高速道路のあり方中間とりまとめ(高速道路のあり方検討有識者委員会、平成23年12月)」において、効率性を阻害する渋滞ボトルネック対策の重要性を指摘。
- 社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会においても、渋滞対策を含め、道路利用の適正化が議論。
- 交通観測技術の進展・普及により、道路交通状況の詳細に係るデータが容易に取得可能となり、観測環境が大きく改善。(ETC2.0データ活用)
- 上記課題の状況を継続的に把握・共有するとともに、新たな交通観測データの分析等により効果的な渋滞対策の推進に取り組む。

【渋滞対策検討の経緯】



1. 委員会の検討経緯と今回の論点

1-2 今回の論点

○今回の論点は、大きく4項目

①短期対策を当面未実施とする箇所の検討状況

- ・短期対策を当面未実施とする箇所の選定（ヒアリング結果報告）

②ピンポイント渋滞対策の検討状況

- ・対策内容を検討する箇所の選定
- ・R2年度のピンポイント渋滞対策の検討

③バスデータの活用方法の検討

- ・旅行速度向上効果の検証
- ・バス定時性の分析

④コロナ情勢に伴う交通状況分析

- ・コロナ情勢に伴う交通状況分析
- ・交通需要マネジメント（TDM）の活用

2. 短期対策を当面未実施とする箇所の検討状況

2. 短期対策を当面未実施とする箇所を検討状況

2-1 短期対策を当面未実施とする候補箇所

- 前回委員会にて、3指標をクリアした8箇所を提示。
- 対策が未実施である箇所が3箇所存在し、当面は短期対策を実施しない候補箇所に該当。
- 3箇所について、道路利用者等へのヒアリングを実施。

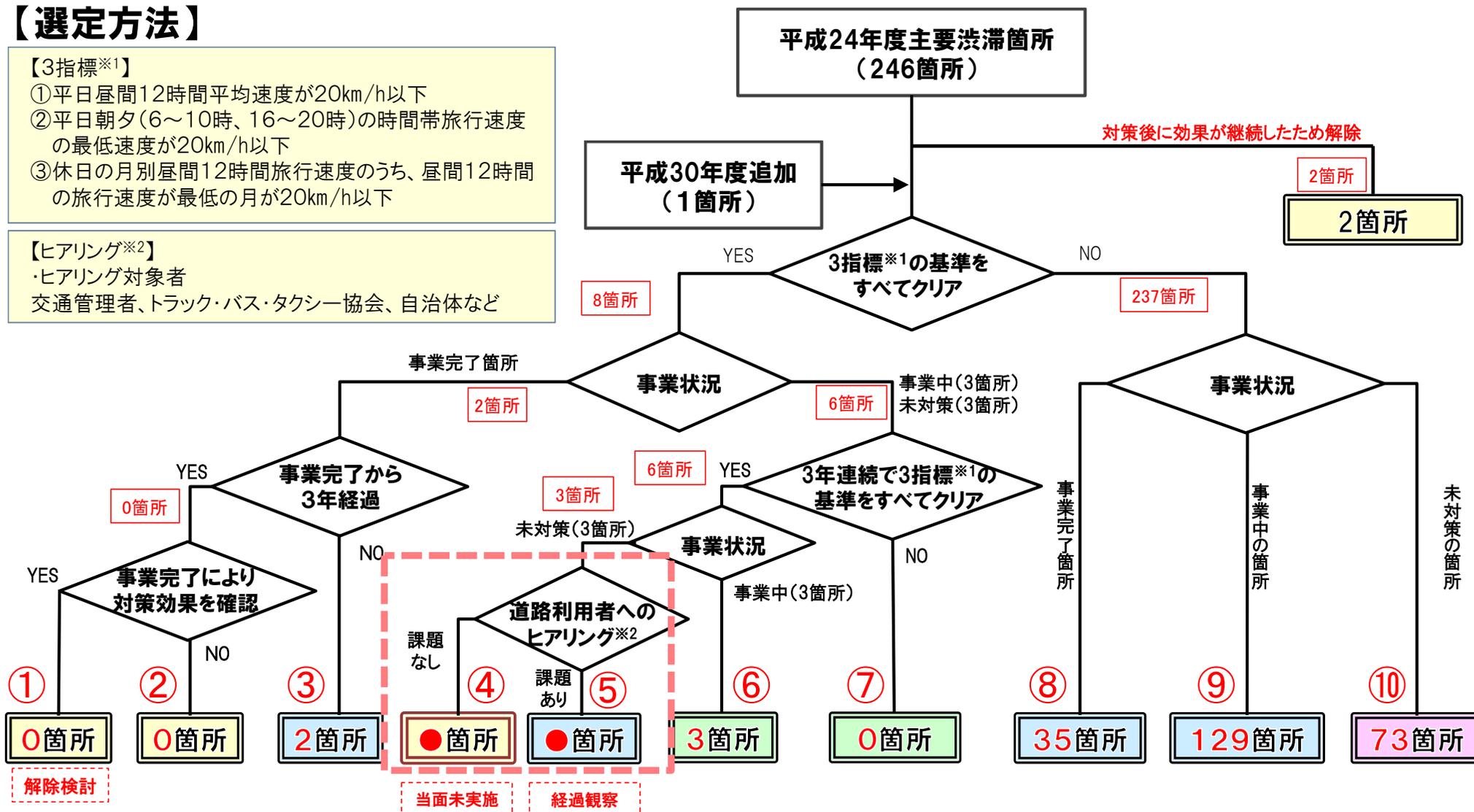
【選定方法】

【3指標※1】

- ①平日昼間12時間平均速度が20km/h以下
- ②平日朝夕(6~10時、16~20時)の時間帯旅行速度の最低速度が20km/h以下
- ③休日の月別昼間12時間旅行速度のうち、昼間12時間の旅行速度が最低の月が20km/h以下

【ヒアリング※2】

- ・ヒアリング対象者
交通管理者、トラック・バス・タクシー協会、自治体など



2. 短期対策を当面未実施とする箇所を検討状況

2-1 短期対策を当面未実施とする候補箇所

- ヒアリングの対象となったのは、^{ししどめ いりぐち}鹿留入口交差点とサンスポーツランド入口交差点、(仮称)鳴沢村交差点。
- 上記3箇所について、交通管理者やトラック・バス・タクシー協会、市町村にヒアリングを実施。



■3指標の基準をすべてクリアした渋滞対策箇所
(短期対策を当面未実施とする候補の3箇所)

図中番号	選定フロー	道路管理者	路線名	箇所名	市町村	事業状況	当面未実施候補
1	③	国交省	国道52号	身延町役場入口	身延町	対策完了	
2	③	自治体	国道140号	西関東道路入口	山梨市	対策完了	
3	④⑤	国交省	国道139号	鹿留入口	都留市	未対策	①
4	④⑤	国交省	国道139号	サンスポーツランド入口	都留市	未対策	②
5	④⑤	国交省	国道139号	(仮称) 鳴沢村	鳴沢村	未対策	③
6	⑥	自治体	甲府韮崎線	横根	甲府市	事業中①	
7	⑥	自治体	甲府韮崎線	大屋敷	甲斐市	事業中②	
8	⑥	自治体	小石和市部線	(仮称) 市部	笛吹市	事業中①	

事業①：一般国道20号新山梨環状道路(北部区間)(1工区)
事業②：一般国道20号新山梨環状道路(北部区間)(4工区)

最新データで
3指標の基準をすべて上回る箇所
8箇所(20km/h超)

3指標の基準を全てを上回る箇所	
国土交通省	4箇所
自治体	4箇所
合計	8箇所

3. ピンポイント渋滞対策の検討状況

3. ピンポイント渋滞対策の検討状況

3-1 対策内容を検討する箇所を選定

- 優先度5の中の順位は、平日昼間12時間平均速度が低い箇所を優先する。
- R2年度は、先行的に国土交通省管理道路を対象とし、平日昼間12時間平均速度の低い10箇所を選定。

No	主要渋滞箇所	道路管理者	平日昼間12時間平均速度(km/h)
244	上野原市役所前	国交省	4.4
146	押原小北	県	5.0
79	東恋路	国交省	5.1
88	豊積橋南	県	5.4
181	飯喰東	県	5.9
131	築地新居	県	5.9
69	忍野入口	国交省	6.0
191	等々力	県	6.8
95	美術館前	県	7.1
126	朝日町ガード南	県	7.3
151	徳行立体北	県	7.7
84	(仮称) 船津	国交省	7.8
142	信玄橋東詰	県	7.9
74	中曽根	県	8.0
221	中下条	県	8.0
73	富士吉田駅前	県	8.3
92	寿団地入口	国交省	8.3
109	山梨大学病院入口	県	8.4
145	浅原橋西	県	8.5
207	(仮称) 水神	県	8.5

No	主要渋滞箇所	道路管理者	平日昼間12時間平均速度(km/h)
194	若宮	県	8.6
148	信玄橋西詰	県	9.3
202	御勅使工業団地入口	県	9.5
108	流通センター北	県	9.8
173	中央協撰所	県	9.9
210	韮崎インター西	県	10.0
119	検察庁南	県	10.3
225	長塚中	県	10.7
168	乙黒	県	10.7
166	朝日三丁目	県	10.8
94	(仮称) 河口	県	11.2
77	船津三叉路	県	11.3
247	向町中	県	11.3
91	乳ヶ崎北	県	11.5
78	船津登山道入口	国交省	11.8
111	万才橋西	県	12.1
238	薬師堂橋東詰	県	12.3
99	(仮称) 都留	県	13.1
180	(仮称) 大里町1	県	14.2
89	(仮称) 浅利	県	14.2

No	主要渋滞箇所	道路管理者	平日昼間12時間平均速度(km/h)
103	十日市場	国交省	14.2
90	下の水	国交省	14.6
87	三郡橋北	県	14.7
3	中小河原	国交省	14.9
6	武田	県	14.9
72	お茶屋町東	県	15.4
75	新倉	県	15.6
28	石和温泉郷東入口	県	15.7
169	浅原橋東詰	県	16.2
132	(仮称) 大里町2	県	16.5
171	(仮称) 大里町3	県	16.9
239	須玉インター入口	県	17.4
209	東中学校前	県	17.4
82	愛染通り	県	17.5
243	(仮称) 上野原2	国交省	17.9
25	金鳥居	県	18.2
35	上今諏訪	県	18.3
52	猿橋小入口	国交省	18.4
228	大下条	県	18.6
76	小明見	県	18.6

No	主要渋滞箇所	道路管理者	平日昼間12時間平均速度(km/h)
224	(仮称) 下今井2	国交省	18.8
213	(仮称) 下今井1	国交省	21.0
18	乳ヶ崎南	県	21.5
46	飯喰	県	22.9
204	峡北消防本部西	国交省	23.2
134	(仮称) 今諏訪	県	24.1
61	開国橋西	県	25.7
93	(仮称) 浅川	県	27.0
96	上暮地白糸	国交省	27.1
81	(仮称) 忍草2	県	28.8
85	平野	県	33.8

：昨年度対策検討済み

：本年度検討

【出典】

平日昼間12時間平均速度：平成29年1～12月の民間プローブデータ

3. ピンポイント渋滞対策の検討状況

3-2 R2年度のピンポイント渋滞対策の検討

- 10箇所について、現地踏査を実施し、ピンポイント渋滞対策の実施可能性を検討。
- ピンポイント渋滞対策が可能な5箇所について、対策内容を検討。

■R2年度に検討を実施した主要渋滞箇所

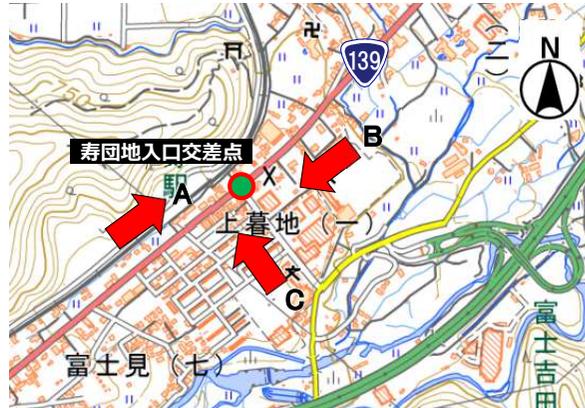
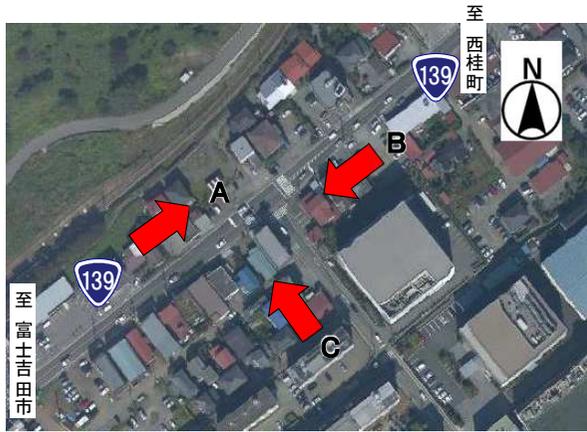
No	管理者	主要渋滞箇所	所在市区町村	対策内容
①	国交省	東恋路	富士河口湖町	実施困難 (感応式信号の移設が伴うため)
②	国交省	忍野入口	山中湖村	実施困難 (セミトレーラーが対策後通れなくなるため)
③	国交省	(仮称)船津	富士河口湖町	実施困難 (横断歩道と中央分離帯、植栽帯の移設が伴うため)
④	国交省	寿団地入口	富士吉田市	国道139号上り線: 停止線の前出し 9.5m
⑤	国交省	船津登山道入口	富士河口湖町	国道20号上り線: 停止線の前出し4.3m 国道20号下り線: 停止線の前出し3.0m 北側従道路: 停止線の前出し5.8m
⑥	国交省	十日市場	南アルプス市	国道52号上り線: 停止線の前出し4.3m 国道52号下り線: 停止線の前出し4.1m
⑦	国交省	下の水	富士吉田市	実施困難 (交差点が狭いため)
⑧	国交省	中小河原	甲府市	国道20号上り線: 右折レーンの延伸3m 国道20号上り線: 停止線の前出し1m
⑨	国交省	(仮称)上野原2	上野原市	国道20号下り線: 停止線の前出し(直進レーンのみ)3.3m
⑩	国交省	猿橋小入口	大月市	実施困難 (交差点が狭いため)



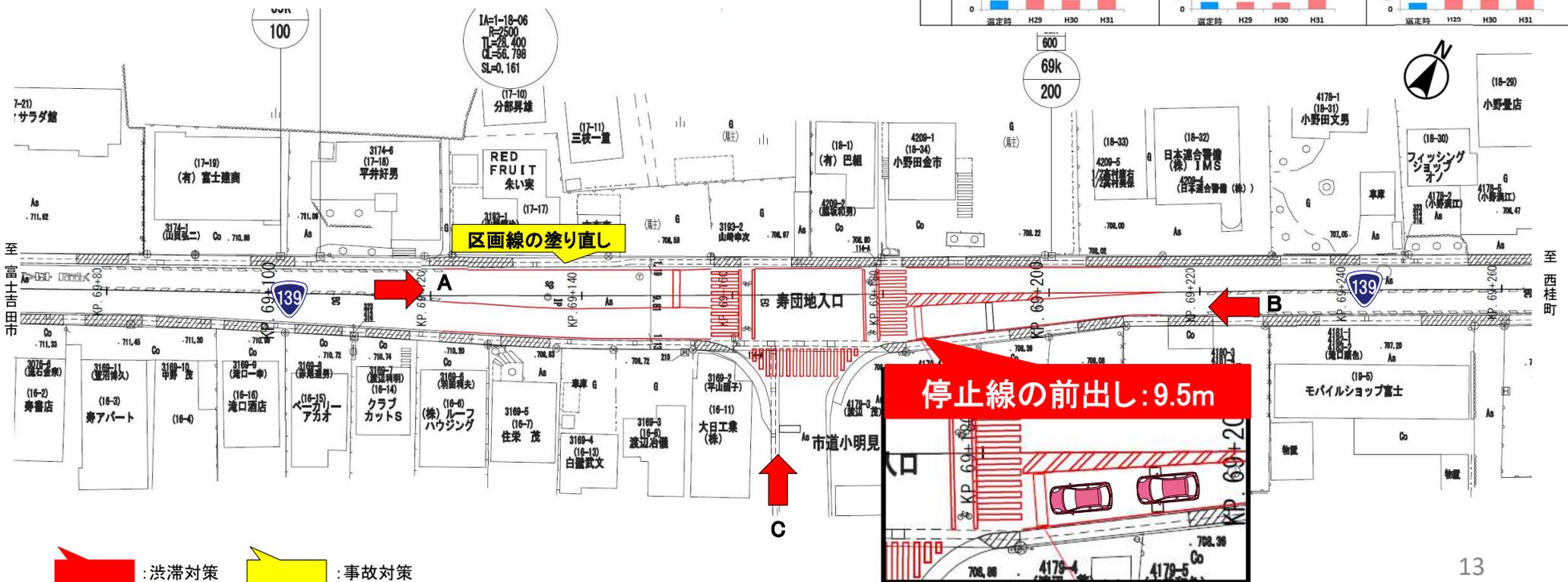
3. ピンポイント渋滞対策の検討状況

ピンポイント対策案(④国道139号 寿団地入口交差点(富士吉田市))

OB方向は、交通の集中により慢性的に速度が低下しているため、停止線の前出し(9.5m)を予定。
 ○併せて、安全性の観点から、交差点周辺の区画線の塗り直しを予定。



	指標① 平日昼間12時間平均速度	指標② 平日朝夕ピークの 最低速度	指標③ 休日の月別昼間12時間の 最低月速度
A方向			
B方向			
C方向			

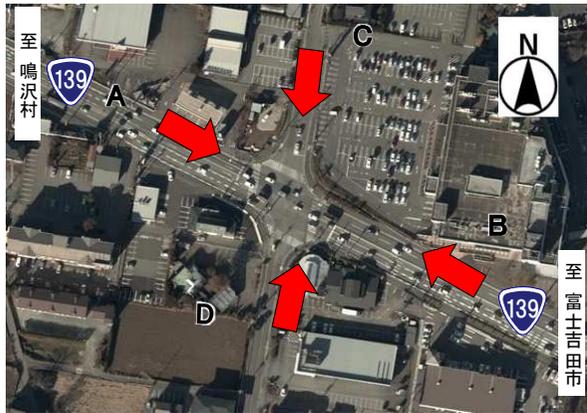


▶ : 渋滞対策
▶ : 事故対策

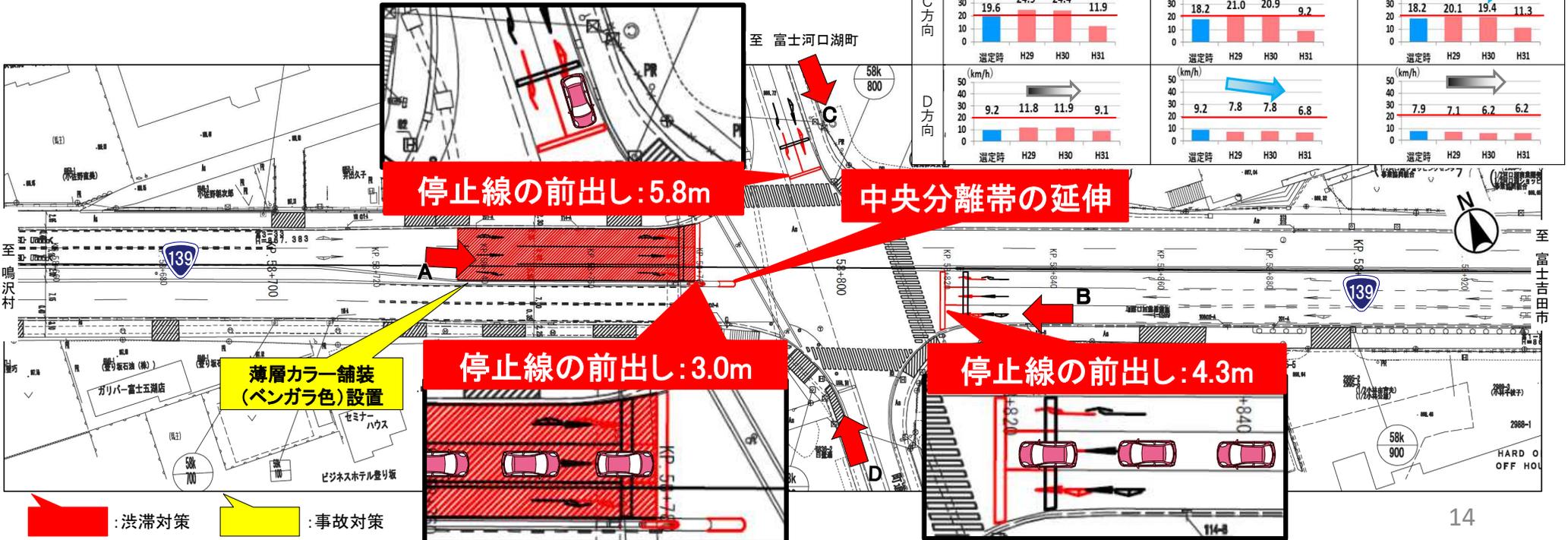
3. ピンポイント渋滞対策の検討状況

ピンポイント対策案(⑤国道139号 船津登山道入口交差点(富士河口湖町))

- A方向とB方向は、休日の観光需要が集中し渋滞が発生。(近くに河口湖ICあり)
- A方向、B方向で停止線の前出しを予定。(A方向:3.0m、B方向:4.3m)
- C方向は、停止線付近に店舗駐車場の出入口があり慢性的に速度が低下しているため、停止線の前出しを予定。(5.8m)
- 安全性の観点から、A方向に薄色カラー舗装(ベンガラ色)を実施予定。



	指標① 平日昼間12時間平均速度	指標② 平日朝夕ピークの 最低速度	指標③ 休日の月別昼間12時間の 最低月速度
A方向	 22.5 24.9 16.4 25.8 選定時 H29 H30 H31	 20.7 20.9 15.0 21.3 選定時 H29 H30 H31	 18.9 15.6 11.1 14.8 選定時 H29 H30 H31
B方向	 27.6 24.8 24.4 28.2 選定時 H29 H30 H31	 27.6 22.7 23.2 26.1 選定時 H29 H30 H31	 21.8 19.0 17.0 19.8 選定時 H29 H30 H31
C方向	 19.6 24.9 24.4 11.9 選定時 H29 H30 H31	 18.2 21.0 20.9 9.2 選定時 H29 H30 H31	 18.2 20.1 19.4 11.3 選定時 H29 H30 H31
D方向	 9.2 11.8 11.9 9.1 選定時 H29 H30 H31	 9.2 7.8 7.8 6.8 選定時 H29 H30 H31	 7.9 7.1 6.2 6.2 選定時 H29 H30 H31

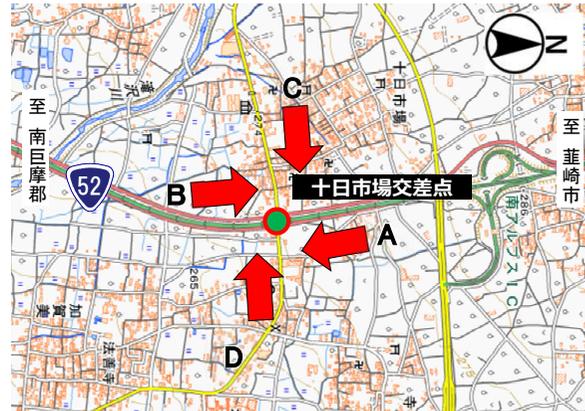
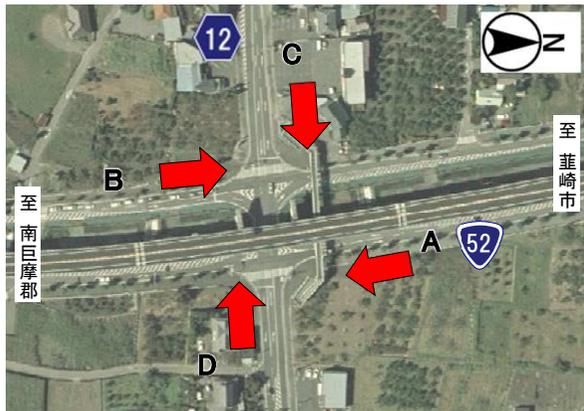


→ : 渋滞対策
 → : 事故対策

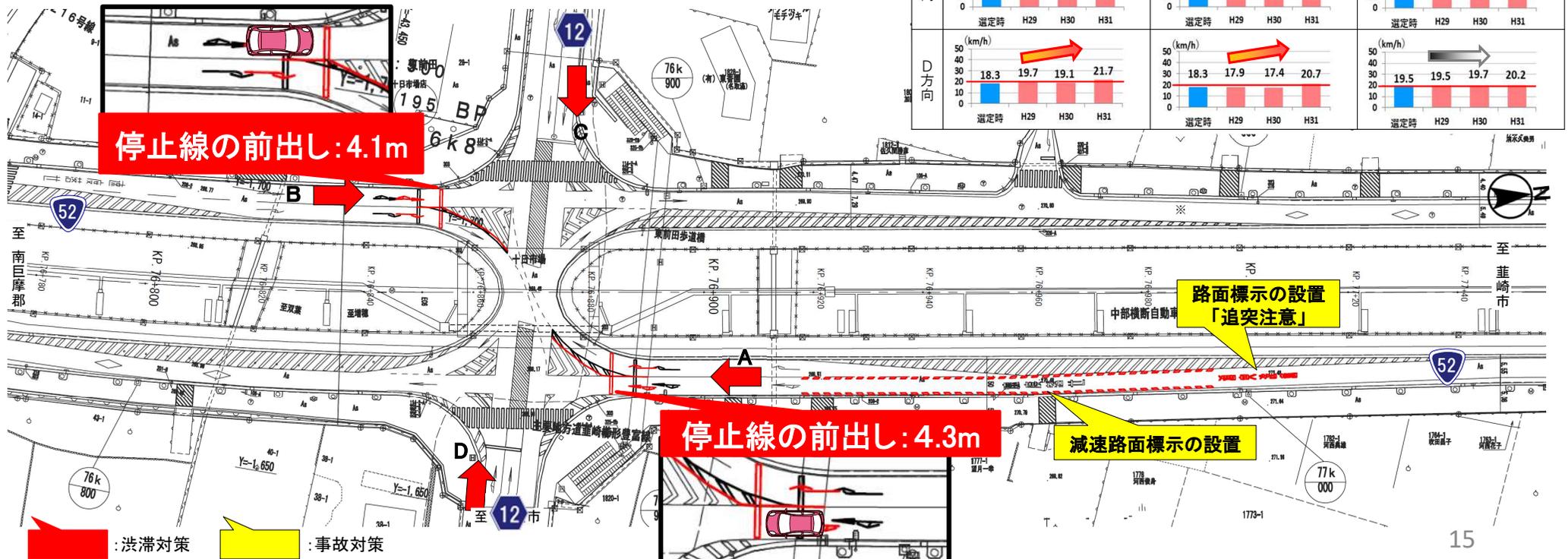
3. ピンポイント渋滞対策の検討状況

ピンポイント対策案(⑥国道52号 十日市場交差点(南アルプス市))

- A方向は、朝夕ピーク時に交通が集中し速度が低下しているため、停止線の前出しを予定。(4.3m)
- B方向は、慢性的に交通が集中し速度が低下しているため、停止線の前出しを予定。(4.1m)
- 安全性の観点から、A方向に減速路面表示の設置と「追突注意」路面表示の設置を予定。



	指標① 平日昼間12時間平均速度	指標② 平日朝夕ピークの 最低速度	指標③ 休日の月別昼間12時間の 最低月速度
A方向			
B方向			
C方向			
D方向			



3. ピンポイント渋滞対策の検討状況

ピンポイント対策案(⑧国道20号 中小河原交差点(甲府市))

○国道20号上り線にて、右折車両の滞留が直進レーンまではみ出し、直進車の通行障害が発生。
○直進車の通行障害が解消されることを目的として、当該方向の停止線の前出しと右折レーンの延伸を実施する予定。

《位置図》



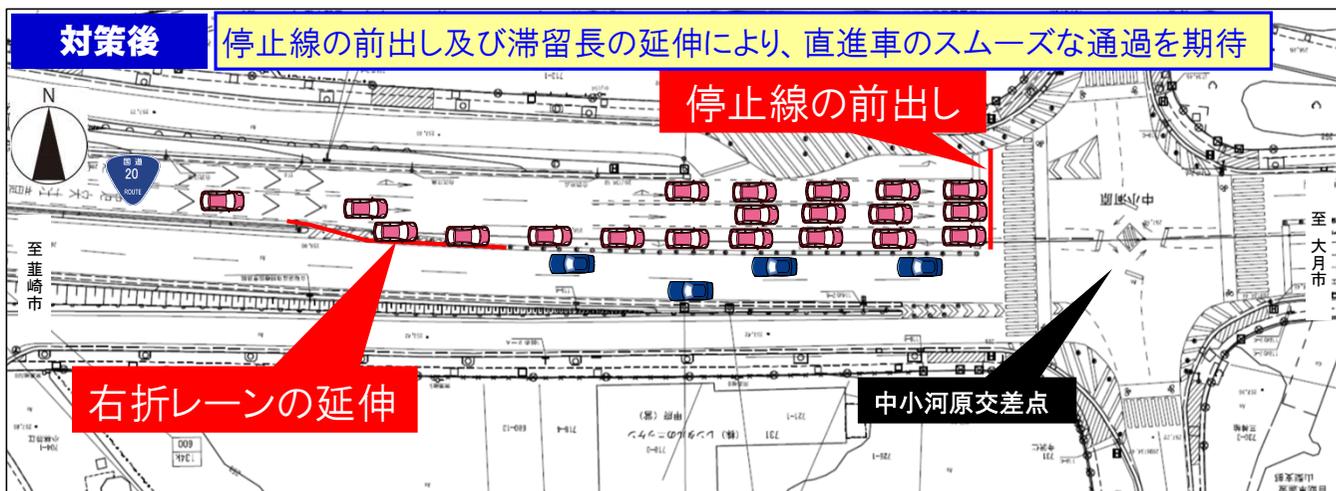
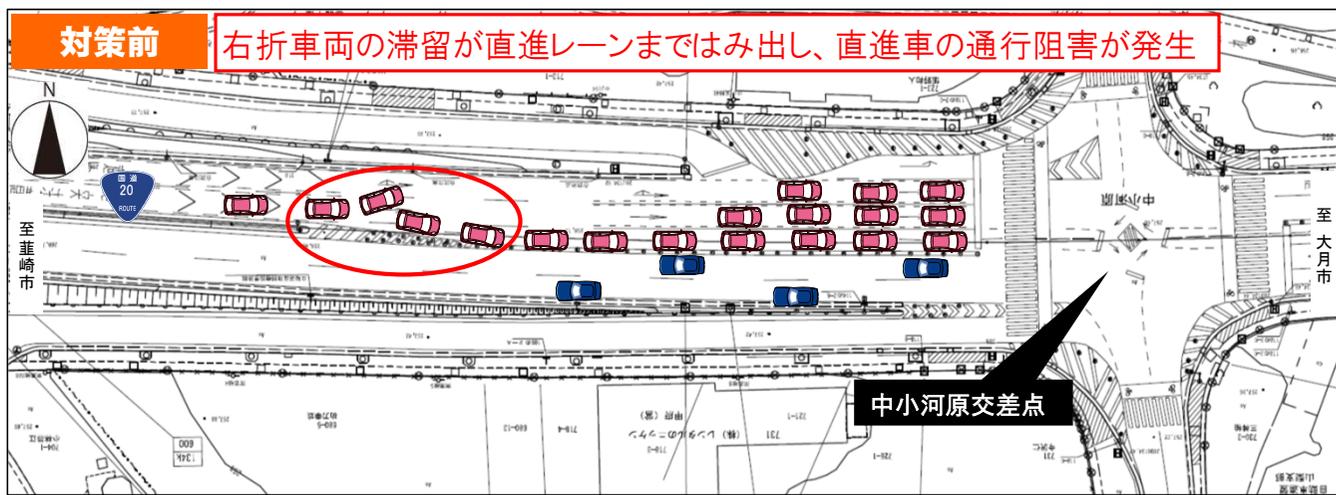
《航空写真》



《広域図》



《平面図》



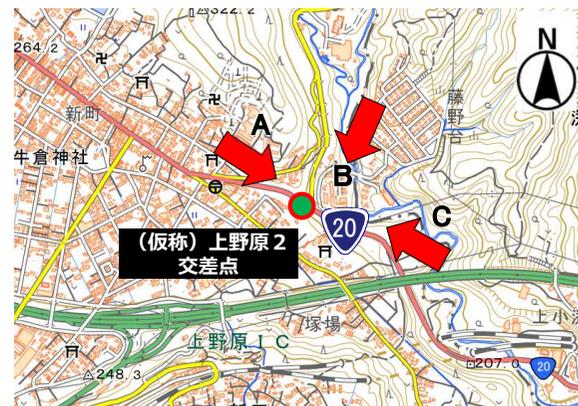
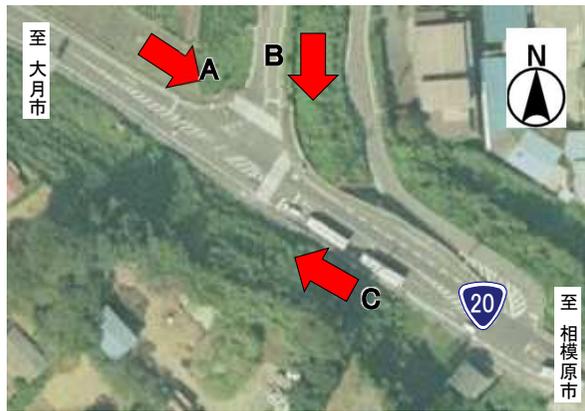
■ : 渋滞対策 ■ : 事故対策 ※交差点形状は協議により、変更になる可能性があります。

3. ピンポイント渋滞対策の検討状況

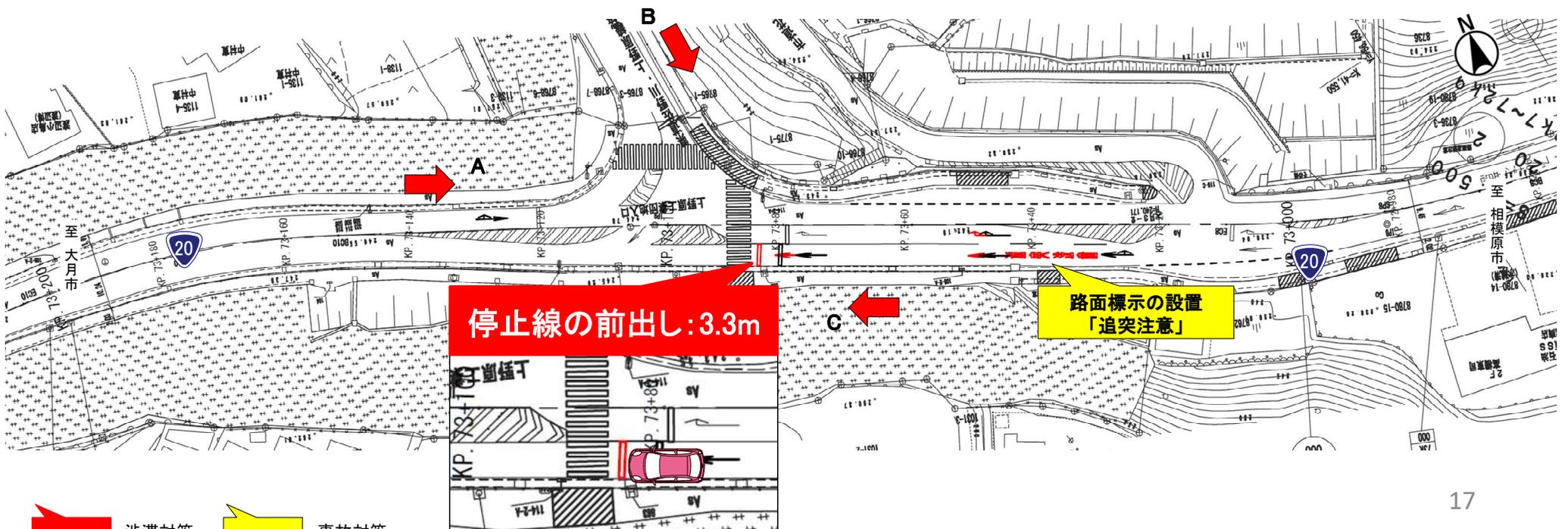
ピンポイント対策案(⑨国道20号 (仮称)上野原2交差点(上野原市))

○C方向は、登坂かつ手前でカーブしており、直進車の需要が多い交差点であるため、直線レーンの停止線の前出しを実施する予定。(3.3m)

○安全性の観点から、C方向に「追突注意」の路面表示を設置予定。



	指標① 平日昼間12時間平均速度	指標② 平日朝タピークの 最低速度	指標③ 休日の月別昼間12時間の 最低月速度
A方向			
B方向			
C方向			



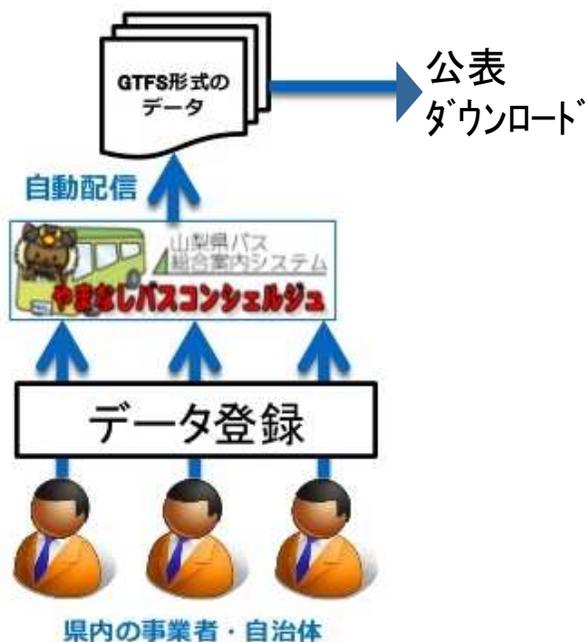
4. バスデータの活用方法の検討

4. バスデータの活用方法の検討

4-1 (参考)バスデータ分析報告【データ概要】

- バスデータは、「やまなしバスコンシェルジュ(山梨県バス総合案内システム)」に記録されている通行状況から、山梨大学等が作成、公表しているデータを利用。
- このデータからバス停間の距離と所要時間を用いて、バスの実勢速度を運行ごとに集計。

1) オープンデータ化



資料:「オープンデータを出力するための仕組み」山梨県バス協会、山梨大学、山梨交通、YSK e-com資料
(<https://www.slideshare.net/KenjiMorohoshi/gtfpbms20171209-84520742>)

2) データ内容

国土交通省「バス情報の静的・動的データ活用検討会」標準フォーマット

静的データ「GTFS-JP」と動的データ「GTFS Realtime」の2種類のフォーマットを包含しています。



情報提供や交通分析に利用、バスロケとも連携可能(GTFS Realtime)

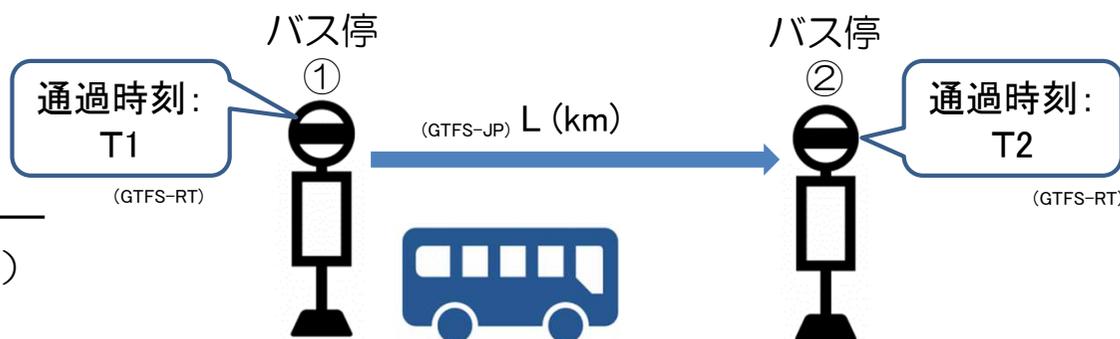
区分	フォーマット名	対象とする情報
静的データ	GTFS-JP	停留所、路線、便、時刻表、運賃等
動的データ	GTFSリアルタイム 略称:GTFS-RT	遅延、到着予測、車両位置、運行情報等

いずれも国際的に広く利用されている「GTFS」(General Transit Feed Specification)を基本としているため、整備した情報が迅速に世界中の経路検索サービスに反映されるという特長があります。

資料:「標準的なバス情報フォーマット」ダイジェスト国土交通省総合政策局(2019.3.27)

3) 速度算定方法

$$\text{バス停①} \rightarrow \text{②の速度} = \frac{\text{バス停間距離 (L)}}{\text{バス停間所要時間 (T2-T1)}}$$



4. バスデータの活用方法の検討

4-2 旅行速度向上効果の検証

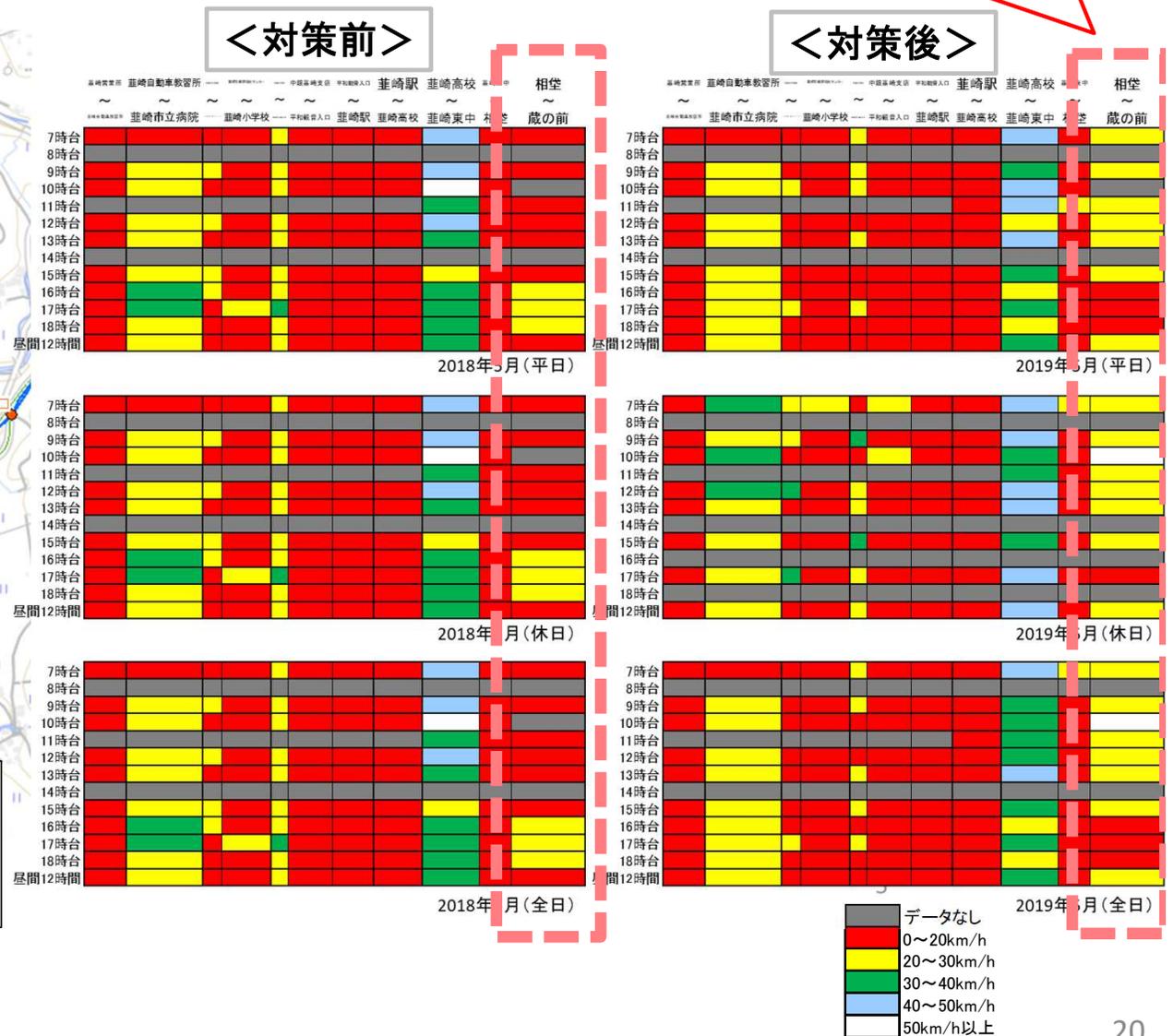
一般国道141号 ^{あいぬた} 相埜(韮崎市)

- 相埜交差点は、増富温泉郷線の路線上に存在。
- バスデータによると、相埜交差点を跨ぐ相埜バス停～蔵の前バス停間の速度が向上。

■位置図とバス路線の状況



■バス停間の旅行速度



午前中を中心にバスの運行速度が上昇

4. バスデータの活用方法の検討

4-3 バス定時性の分析

○バス停間の時刻表による速度と、バスデータから算出された速度を比べることで、バスの定時性が低い箇所を洗い出すことが可能。

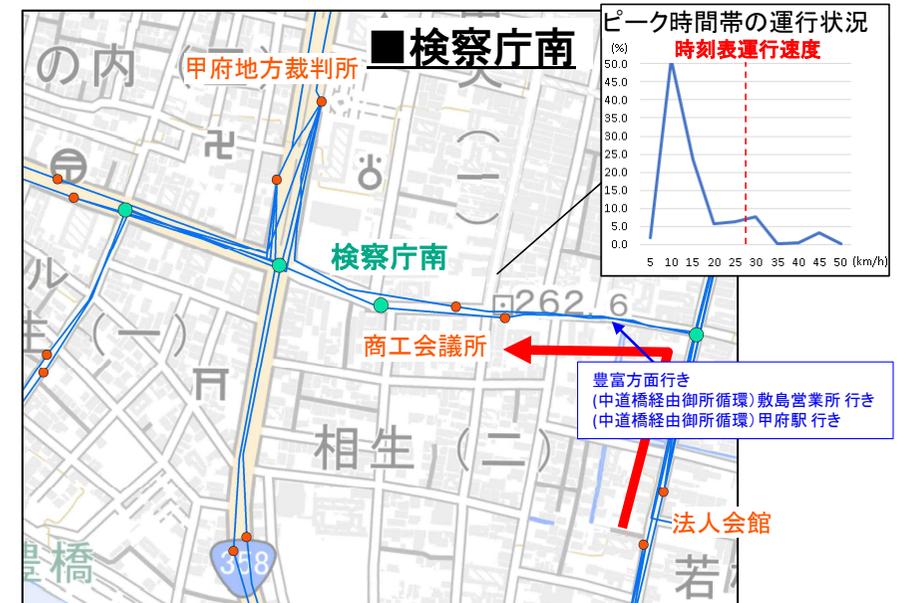
■バス定時性の確認

主要渋滞箇所名 (交差点名)	バスルート	バス停間	バス停間の時刻表による速度	ピーク時間帯に半分以下の速度となる割合
検察庁南	豊富発 県立中央病院方面行き	法人会館～ 商工会議所	27.8 km/h	78.7%
朝日三丁目	博物館発敷島行き	丸の内二丁目北～ 朝日二丁目	24.7 km/h	63.5%
開国橋西	鵜沢営業所発 一高前方面行き	今諏訪～ 上今諏訪	17.5 km/h	57.5%

注1) バスデータ(2019年1～12月)を集計

注2) 平日のピーク時間帯(7、8、17、18時)のバスの運行実績から算出

ピーク時間帯に、
運行するバスの
50%以上が
時刻表の速度の
半分以下



凡例

- 主要渋滞箇所
- バス停
- バスルート

資料: バスデータ (<http://8tops.yamanashi.ac.jp/~toyoki/buslog2016/getLocationsYamanashi.php>)

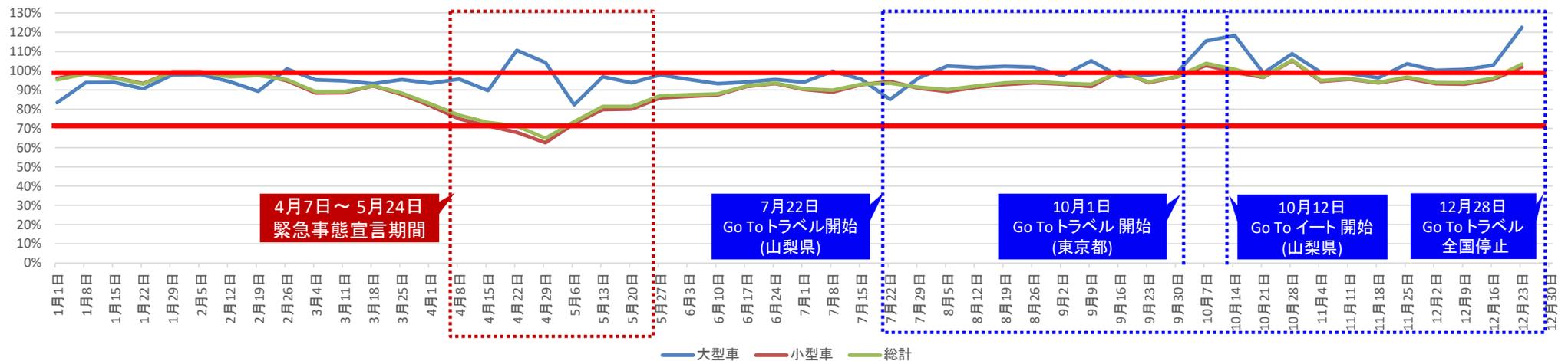
5. コロナ情勢に伴う交通状況分析

5. コロナ情勢に伴う交通状況分析

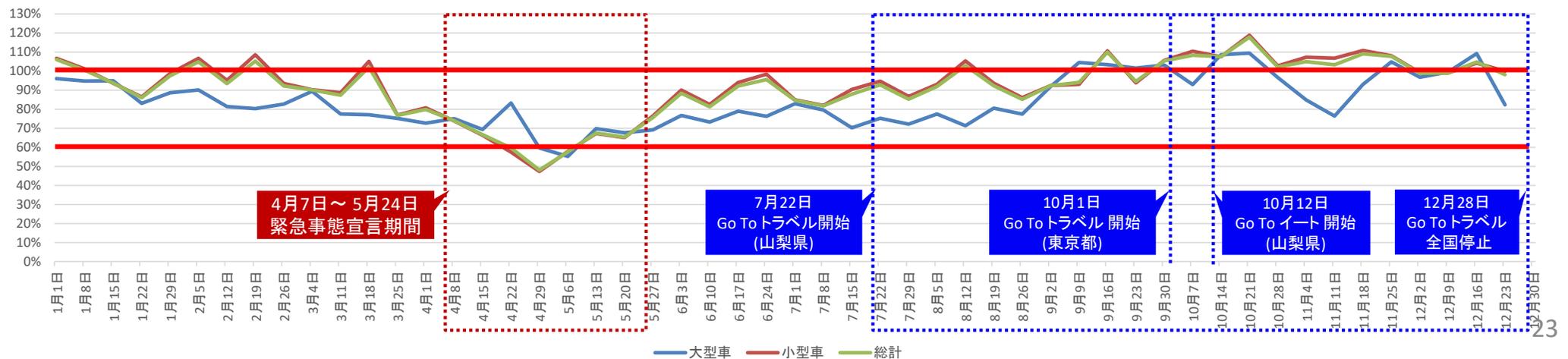
5-1 コロナ禍における交通状況(交通量)

- 都市部では、緊急事態宣言中は交通量が7割程度に減少。GWは6割近くに減少。
 - 緊急事態宣言解除後は、10月以降は概ね去年程度の交通量に回復。
 - 観光地では、緊急事態宣言中は交通量は6割程度に減少。GWは半分以下に大きく減少。
 - 緊急事態宣言後は、夏休みは去年程度の交通量に回復。Go Toキャンペーンが開始された10月は、山中湖付近で去年より小型車の交通量が20%以上増加した期間が存在。
- (緊急事態宣言期間の設定 2019年:2019年4月9日～5月26日 2020年:2020年4月7日～5月24日)

国道20号甲府付近(甲府市向町)の上下線交通量の週別前年比較(2020/2019)



国道138号山中湖付近(山中湖村山中)の上下線交通量の週別交通量比(2020/2019)



5. コロナ情勢に伴う交通状況分析

5-1 コロナ禍における交通状況(旅行速度)

- 山梨県内の主要渋滞箇所について、緊急事態宣言期間と前年同期間の平均速度を算出。
- 前年同期間と比べ緊急事態宣言期間は、甲府市内も含めた山梨県全域で、約2km/h～約3km/h程度の速度上昇を確認。

(緊急事態宣言期間の設定 2019年:2019年4月9日～5月26日 2020年:2020年4月7日～5月24日)

		期 間	
		2019年 4月9日(火)～5月26日(日)	2020年 4月7日(火)～5月24日(日)
山梨県全域	全箇所 (245箇所)	13.3 km/h	+1.7km/h 15.0 km/h
	うち、直轄国道 (84箇所)	14.6 km/h	+2.4km/h 17.0 km/h
甲府市内	全箇所 (100箇所)	12.4 km/h	+1.6km/h 14.0 km/h
	うち、直轄国道 (19箇所)	15.7 km/h	+2.6km/h 18.3 km/h

【出典】
 平日昼間12時間平均速度(7時～19時)
 2019年:2019年4月9日～5月26日のETC2.0プローブデータ
 2020年:2020年4月7日～5月24日のETC2.0プローブデータ

5. コロナ情勢に伴う交通状況分析

5-1 交通需要マネジメント(TDM)の活用

- 緊急事態宣言下における交通状況分析の結果を踏まえると、交通需要マネジメント(TDM)による渋滞解消・緩和の可能性があるものと考えられる。
- 今後は、従来の道路事業による渋滞対策に加えて、TDMによる渋滞対策についても、検討していく。

5 道路システムのDX

(4) データプラットフォームの構築と多方面への活用

- 最新技術を活用し、関係機関と連携を図りつつ簡易かつ効率的にデータ収集蓄積を実施するとともに、全国統一の聞かれたデータプラットフォームを構築し、維持管理のほか様々な分野で活用します。
- ETC2.0等のビッグデータを活用したデータ分析により、道路交通マネジメントを高度化し、交通需要マネジメント(TDM)により主要渋滞箇所100箇所の解消を目指します。

【データプラットフォームの構築】

<背景/データ>

- ・ETC2.0車載器は、約576万台(令和2年11月末時点)まで普及
- 新技術を用いてETC2.0(車両の走行履歴および挙動履歴)や地図基盤データなどのデータを効率的に収集し、様々な分野で利活用を実施
- 車載型センシング技術を活用し、道路の3次元データ(交差点形状や区画線等の地物の空間情報)の収集を一層推進

【ETC2.0データの外部活用】

- ETC2.0高速バスロケーションシステム・車両運行管理システムの更なる利活用促進に向け、官民連携により検討を推進
- 多様な交通モードのデータや施設データ等との連携によるMaaSへの活用



【ICT・AI技術を活用した交通マネジメント】

<背景/データ>

- ・シンガポールやロンドン等では、都心部の渋滞解消のため、都心部への流入車両に課金をを行い、交通需要を管理するロードプライシングを実施
- 観光地周辺で広域的に発生する渋滞を解消するため、ICT・AI技術などの革新的技術を活用し、面的な料金施策を含む交通需要制御等のエリア観光渋滞対策の実験・実装を推進・支援
- ETC2.0等を活用した交通分析や課金の仕組み等の検討によりロードプライシング導入を目指す鎌倉市の取組を引き続き支援
- 新型コロナウイルス感染症緊急事態宣言下におけるテレワーク等による渋滞解消箇所をビッグデータの活用により分析し、交通需要マネジメントによる渋滞解消の可能性を徹底追求

鎌倉市の提案

これまでの主な取組

シャトルバス運行

パーク&ライド

+

鎌倉フリー環境手形

バス専用レーン

ETC2.0等を活用した交通分析や課金の仕組み等を検討

5. コロナ情勢に伴う交通状況分析

5-2 交通需要マネジメント(TDM)の検討例

○甲府市では、甲府市地域公共交通網形成計画を策定し、自転車利用や公共交通利用を促進するTDM施策を検討している。

○サイクル・アンド・ライド*に係る情報提供

- サイクル・アンド・ライド*駐輪場の位置、利用方法、時刻表等を記載したパンフレットを作成し、対象地域の自治会を通じて配布し、必要に応じて対象地域に対し地域説明会等を実施します。



▼サイクル・アンド・ライド*駐輪場の位置

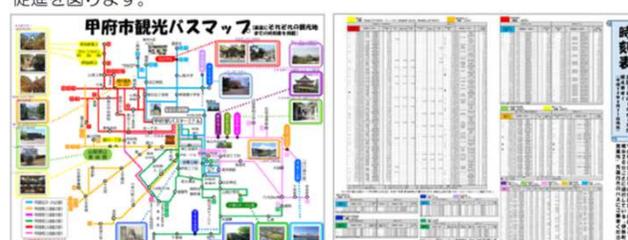
石田地区 (南西中学校周辺)

○サイクル・アンド・ライド*の利用体験によるきっかけづくりの検討

- 上述のパンフレット等にお試し乗車券(バス停指定)を添付等することで、サイクル・アンド・ライド*の利用を促進する機会をつくることを検討します。
- 民間施設等も活用した交通結節点の整備による乗り継ぎ可能地域の拡充
- 強化検討路線の沿線となる石田地区周辺等を対象に、民間施設等も活用した新たなサイクル・アンド・ライド*駐輪場を設け、自転車から路線バス等への利用を促進します。

○周遊観光促進のためのバスマップの充実

- 既存の観光バスマップの内容に、甲府駅周辺の観光周遊エリア、お勧めの観光周遊ルート等の情報を追加することで、公共交通を利用した周遊観光のより一層の促進を図ります。



甲府市観光バスマップ

時刻表

○甲府駅バスターミナルでの観光客及び外国人向けの情報提供の検討

- 本市の玄関口である甲府駅のバスターミナルにおいて、観光客向けの公共交通情報を充実させ、公共交通を活用した周遊観光の促進を検討します。
- 観光情報の多言語化を図り、近年増加しているインバウンド*に対応することも検討します。

▼甲府駅南口の既存のデジタルサイネージ*



○ICT*を活用した外国人観光客向けの情報提供の検討

- やまなしバスコンシェルジュの乗継案内対応等、既存アプリのより一層の利便性を向上させる施策を検討します。
- 外国人観光客向けの既存決済アプリの活用等、交通と観光とが連動した外国人観光客向けの情報提供に係る施策を検討します。

○高齢者のマイカー依存脱却MM* (モビリティ・マネジメント)

- 公共交通利用に関する意識啓発
 - 一 自動車運転のリスクや公共交通利用のメリット等を記載したパンフレットを作成し、自治会等を通じて配布します。
 - 一 住民説明会の開催により、公共交通への利用転換に向けた情報提供を行います。
- 家族を通じた意識啓発
 - 一 高齢者の自動車運転のリスクを家族全体の問題として考えられるパンフレットを作成し、自治会等を通じて配布します。
 - 一 住民説明会の開催により公共交通への利用転換に向けた情報提供を行います。

【事例】 高齢者の家族にも着目した動機付けによるマイカー依存脱却 MM* (釧路市)



資料: 第13回COMM(日本モビリティ・マネジメント会議)ポスターセッション資料

○免許を返納した高齢者の公共交通利用実態の調査

- 免許返納申請やICカード*申請状況等のデータから、既存の取り組みに対する実態を把握します。
- 免許返納申請者に対しアンケート調査等を実施し、免許返納後の公共交通への利用転換に係る実態を把握します。

○免許返納後の公共交通利用促進策の検討

- ICカード*乗車券交付制度等のより一層の施策の充実について検討します。
- 旅行者と連携したタクシー定期券事業の導入等のタクシー等を活用した新たな公共交通サービスの導入を検討します。(再掲)

○コミュニティバス*等が導入しやすい環境の整備

- 支線バス網を維持していくための代替手段として、コミュニティバス*等の導入が円滑に行われるために、生活交通の導入方法を示したガイドラインの策定等を行います。

○地域が参画した新たな交通モード導入の推進

- 地域住民が主体となったバスの運行についてサポートすることで、公共交通の導入を推進します。

【事例】 市の補助制度を活用した、地域のNPO法人による路線バス運営(四日市市)

人口	303,845人	モード	コミュニティバス
面積	205.16km ²	法令	道路運送法(旧)第21条
人口密度	1,481.00人/km ²	運営主体	NPO法人生活バス四日市



資料: 地域公共交通の活性化・再生への事例集(国土交通省HP)